VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 63)
z dnia 17 kwietnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 63)

17 kwietnia 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT (druk nr 1242)

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marek Wierzbowski, Aleksandra Paczkowska-Tomaszewska** eksperci z Kancelarii Prof. Marek Wierzbicki i Partnerzy – Adwokaci i Radcowie Prawni.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Joanna Góral, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Dorota Rutkowska-Skwara** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Witam podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa pana Rafała Baniaka wraz ze współpracownikami. Witam zaproszonych gości.

Porządek dzienny posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT (druk nr 1242). Uzasadnia minister skarbu państwa. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Proszę pana ministra o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam zaszczyt i przyjemność w imieniu rządu i ministra skarbu państwa przedstawić projekt ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT. Gwoli przypomnienia chciałem powiedzieć, że prace nad tym projektem rozpoczęliśmy w ubiegłym roku, dochowując wszelkich procedur, łącznie z konsultacjami międzyresortowymi i społecznymi. Po stronie partnerów społecznych były organizacje reprezentatywne w rozumieniu ustawy o Komisji Trójstronnej i wojewódzkich komisjach dialogu społecznego – organizacje pracodawców i związki zawodowe. Informujemy o tych konsultacjach w uzasadnieniu do projektu ustawy.

Przypomnę, że ustawa z dnia 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT została uchwalona w związku z zamiarem przekształcenia tego przedsiębiorstwa w spółkę, co nastąpiło w trybie i na zasadach określonych w ustawie o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. W związku z tym, że proces przekształcenia został zakończony 10 lat temu, faktyczne zastosowanie obecnie posiada jedynie art. 2 ustawy, który zawiera regulacje dotyczące minimalnego poziomu kontroli Skarbu Państwa nad spółką PLL LOT. Ten przepis przewiduje, że Skarb Państwa zachowuje co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi spółki. To oznacza, że Skarb Państwa z mocy prawa zachowuje status większościowego akcjonariusza spółki.

W tym miejscu warto przypomnieć Wysokiej Komisji, iż wymogi odnoszące się do struktury własności i kontroli unijnych przewoźników lotniczych zostały uregulo-

wane na poziomie Unii Europejskiej w drodze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Z treści art. 4 tego aktu wynika, iż państwa członkowskie UE lub obywatele tych państw powinni posiadać ponad 50% udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolować, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, których Wspólnota jest stroną. W swojej decyzji Komisja doprecyzowała, iż kryterium struktury własności będzie spełnione, jeżeli przynajmniej 50% plus jedna akcja będą w posiadaniu państwa członkowskiego UE. Pozostałe akcje mogą być w posiadaniu inwestorów z państw trzecich.

Jakie argumenty przyświecały proponowanemu projektowi ustawy o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, a konkretnie jedynego obowiązującego obecnie jej artykułu? Po pierwsze – porządek legislacyjny – art. 2 ustawy wkracza w materię, która została już uregulowana w art. 4 wspomnianego rozporządzenia, determinując kwestię sprawowania kontroli nad spółką w sposób zawężający, który – w naszej opinii – jest sprzeczny z liberalizacyjnym celem unijnego rozporządzenia. Przypomnę, że zgodnie z art. 91 ust. 3 konstytucji rozporządzenie jest prawem powszechnie obowiązującym, mającym pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami krajowymi.

Bardzo istotną kwestią jest proces przekształceń własnościowych PLL LOT SA. Warto wskazać, że pozycja negocjacyjna Skarbu Państwa, jako wyrażającego zgodę na określony zakres podwyższenia kapitału zakładowego spółki lub zbywającego określony pakiet akcji, w obowiązującym stanie prawnym jest znacznie ograniczona. W konsekwencji warunki ewentualnej transakcji mogłyby być mniej korzystne dla Skarbu Państwa i spółki. Nie jest przecież czymś dziwnym, że racjonalnie działający inwestor prywatny zainteresowany jest przejęciem pełnej kontroli nad podmiotem, w którego działalność zamierza angażować własne środki finansowe. Przypomnę, że 27 marca 2012 r. Rada Ministrów przyjęła plan prywatyzacji na lata 2012–2013. Ten plan zakłada możliwość prywatyzacji Polskich Linii Lotniczych LOT. Stąd uchylenie ustawy umożliwi ewentualne przeprowadzenie procedury zbycia wszystkich akcji znajdujących się pośrednio lub bezpośrednio w zasobach Skarbu Państwa na rzecz potencjalnego inwestora. Podkreślam, nie ma obowiązku zbycia wszystkich akcji. Jest to jedynie możliwość, jaką dałoby uchylenie ustawy.

Jeżeli chodzi o nasze relacje z Komisją Europejską, również w kontekście udzielonej pomocy publicznej i procesu notyfikacji w kwietniu ub. r. oraz poprzednio badanych procesów dotyczących niektórych transakcji z udziałem PLL LOT, strona polska zadeklarowała podjęcie odpowiednich działań zmierzających do uchylenia ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT. Obecnie w sytuacji procesu notyfikacji pomocy publicznej minister skarbu państwa w swoich rozmowach deklarował również i deklaruje, że jako przedstawiciel polskiego rządu będzie procedował ten projekt ustawy.

Uprzejmie proszę Wysoką Komisję o przyjęcie przedłożenia rządowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy, a następnie zadawanie pytań przez posłów i udzielenie odpowiedzi przez przedstawicieli wnioskodawcy.

Otwieram debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy. Pan przewodniczący Jackiewicz, bardzo proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Nie wiem, czy na początku będę potrafił oddzielić pytania o zasady ogólne od ogólnej debaty na temat rządowego projektu ustawy dotyczącego uchylenia ustawy z 1991 r. o zachowaniu większościowego pakietu akcji przez Skarb Państwa w PLL LOT. Próbuję zrozumieć sens działania pana ministra, ministerstwa i rządu w odniesieniu do Polskich Linii Lotniczych LOT. Otóż, z jednej strony proponujecie państwo zniesienie ustawy, która nakazuje zachowanie 51% akcji w rękach Skarbu Państwa, a z drugiej przekonu-

jecie nas ustami pana ministra Budzanowskiego, że istnieje ambitny plan restrukturyzacji i naprawy spółki. Będzie on realizowany w latach 2013–2014. Jeśli mnie pamięć nie myli, to pan minister zapewniał, że jest ok. 150 miejsc – punktów – pozycji, które mają przynieść oszczędności i spowodować, że już w 2014 r. wyniki działalności spółki będą dodatnie. Inwestujecie, wspomagacie czy udzielacie pomocy publicznej na poziomie ok. 400 mln zł i jednocześnie zapowiadacie państwo, że jeszcze w tym roku – to są słowa pana prezesa Mikosza – spółka zostanie sprzedana, być może nawet w 100%, co pan minister potwierdził przed chwilą.

Proszę mi wytłumaczyć, jaki jest sens prowadzenia z jednej strony restrukturyzacji spółki, inwestowania w nią niemałych środków publicznych, ponoszenia jakiś nakładów, bo przecież program dobrowolnych odejść ze spółki też będzie kosztowny i będzie wymagał nakładów, a z drugiej strony – szykowania się do dość pilnego, bo jeszcze w tym roku, zbycia akcji, być może wszystkich akcji tej spółki. Wydaje mi się, że racjonalne byłoby jednak zdecydowanie się na jedną z tych ścieżek. Jeśli naprawiać i restrukturyzować, to poczekajmy na efekty waszego ambitnego – nigdy go nie widziałem, ale wszyscy zapewniają, że istnieje – planu restrukturyzacji, ambitnego planu naprawczego, który ma przynieść jakieś spodziewane efekty. Poczekajmy i zobaczmy. Być może dzięki tęgim głowom – o których bardzo dużo mówił pan minister – pracującym nad projektem naprawy LOT, za kilka, kilkanaście miesięcy ujrzymy pozytywne efekty. Wtedy wartość spółki będzie na tyle atrakcyjna, że ewentualne zbycie jej akcji przyniesie większe wpływy.

Natomiast, jeśli zamierzacie państwo ją sprzedawać, to wydaje mi się, że powinniście zaprzestać w chwili obecnej jakichkolwiek działań pogłębiających zaangażowanie finansowe zarówno Skarbu Państwa, jak i samej spółki, które niczego nie uratuje, skoro niebawem ma być sprzedawana. Czemu nie rozważacie – o czym jest mowa w wypowiedziach prasowych pana ministra Budzanowskiego i pana ministra – zaangażowania podmiotów krajowych? Czemu nie usłyszeliśmy, że rozważacie zaangażowanie np. Polskich Inwestycji Rozwojowych w ratowanie tej spółki? Czemu mówicie, iż nie ma dzisiaj w Unii Europejskiej podmiotu, który byłby zainteresowany zakupem Polskich Linii Lotniczych LOT ze względu na trudności, jakie występują na rynkach lotniczych? Ale z drugiej strony wiemy doskonale, że dyrektywa Unii Europejskiej nie pozwala na to, aby jakikolwiek inny podmiot spoza Unii mógł nabyć więcej niż 49% akcji tej spółki. Zamierzacie uchylić ustawę z 1991 r., mając doskonałą wiedzę, że nie będzie można zbyć 100% akcji spółki podmiotom spoza Unii Europejskiej.

Zanim rozpoczniemy dyskusję o poszczególnych przepisach przedstawionego przez was projektu powinno paść na tej sali mnóstwo pytań, żebyśmy zrozumieli, co tak naprawdę chcecie osiągnąć. Panie ministrze, już bardzo konkretnie, czy zamierzacie zaangażować jeszcze jakieś środki publiczne w ratowanie tej spółki, w program naprawczy dla niej? Jeśli tak, to jaka jest obecnie wartość spółki Polskie Linie Lotnicze LOT, a jaka będzie po zainwestowaniu tych środków, po przeprowadzeniu programu restrukturyzacji? Jakie cele chcecie osiągnąć poprzez program restrukturyzacji? Kiedy one miałyby być widoczne? Jaka będzie pod koniec spodziewana przez was kapitalizacja? Jaka będzie wartość spółki Polskie Linie Lotnicze LOT po przeprowadzeniu tego programu? Czy rzeczywiście jest tak, jak twierdzi pan prezes Mikosz, że sprzedaż nastąpi jeszcze przed grudniem 2013 r.? Czy prowadzicie już jakiekolwiek rozmowy z inwestorami? Czy są to inwestorzy spoza Unii Europejskiej? Czy tylko podmioty Unii Europejskiej? Czy bierzecie pod uwagę zaangażowanie Polskich Inwestycji Rozwojowych? Będę wdzięczny za odpowiedź na te pytania, bo to jest punkt wyjścia do dalszych rozważań, czy w ogóle warto uchylać ustawę z 1991 r.

Uważam, że nie ma co dyskutować o uchyleniu tej ustawy, dopóki nie padną jasne i wyczerpujące odpowiedzi na powyższe pytania. Musi być jakaś jasna linia działania rządu. Na razie, po upływie blisko 140 dni od momentu, gdy informacja o tragicznej sytuacji LOT ujrzała światło dzienne, nie ma żadnego planu naprawczego, tylko hasła, że będziemy restrukturyzować i że mamy 150 punktów, w których będziemy poszukiwać oszczędności, a wyniki na pewno będą dodatnie. Na jakiej podstawie państwo tak twierdzicie?

Panie przewodniczący, to na razie tyle. Bardzo prosiłbym, aby później, po udzieleniu odpowiedzi przez pana ministra, była możliwość dopytywania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie również wziąć udział w debacie. Chciałbym przypomnieć, że nie tak dawno temu, na posiedzeniu Sejmu rozmawialiśmy na temat sytuacji LOT. Wydaje mi się, że minister i osoby uczestniczące w tej dyskusji dosyć wyczerpująco omówiły sytuację LOT i działania, które w tej sytuacji podejmuje rząd z pełną – przynajmniej z mojej perspektywy – jasnością i świadomością, że są to działania konieczne na skutek różnych zaszłości, bo to długa historia. Mówiłem o tym w wystąpieniu na posiedzeniu plenarnym Sejmu.

LOT znalazł się w takiej sytuacji, że bez pomocy publicznej upadłby. Stąd pomoc publiczna, stąd konieczność restrukturyzacji, bo zależy nam – myślę, że to powinno nas wszystkich łączyć – aby nie doprowadzić naszego narodowego przewoźnika – przypominałem w debacie sejmowej frazę o srebrach rodowych, często odmienianą w tym budynku – do stanu upadłości. Ale ze świadomością, że pieniądze zaangażowane w ramach pomocy publicznej to środki, które LOT musi oddać. Strategicznie chcemy, aby LOT funkcjonował opierając się na standardach, powszechnie przyjętych chociażby w innych krajach Unii Europejskiej, gdzie prywatna własność nie jest niczym bulwersującym. Jest to normalne. Dotyczy to większości znanych linii lotniczych. Natomiast znamy doświadczenia linii, które nie podejmowały odpowiednio wcześnie działań restrukturyzacyjnych, czy w przypadku, których właściciel nie umiał znaleźć innego dobrego właściciela prywatnego. Te linie upadały.

Branża jest w kryzysie – możemy długo rozmawiać na temat przyczyn – ale na pewno nie z winy ministra Budzanowskiego czy ministra Baniaka. Ścieżka, którą proponuje minister, to restrukturyzacja prowadząca do prywatyzacji. Restrukturyzacja – tak, bo w każdej sytuacji warto poprawiać sytuację finansową firmy. Prywatyzacja – jak najbardziej tak, ale dotychczasowe doświadczenia wskazują, że może być problem z szybkim znalezieniem odpowiedniego inwestora. Lufthansa, która – chyba za rządów PiS – zgłaszała zainteresowanie kupnem LOT, w tej chwili jednoznacznie odcina się od tej transakcji. Musimy liczyć się z tym, że proces poszukiwania inwestora będzie długi. Ten czas trzeba wykorzystać na poprawianie wyników LOT, na odchudzanie tej firmy ze zbędnych kosztów tak, aby ta wartość, którą będziemy chcieli – oczywiście w ramach dobrej transakcji, w ramach ekwiwalentnej wymiany – przekazać inwestorowi, była jak największa.

Wydaje mi się, że w tej chwili podtrzymywanie tej archaicznej regulacji – archaicznej, bo wywodzącej się z zupełnie innej rzeczywistości, mnie wtedy nie było w Sejmie, ale domyślam się, że źródło tego prawa jest takie, iż był to niejako warunek konsensusu wokół zmiany formy organizacyjno-prawnej z przedsiębiorstwa państwowego LOT na spółkę prawa handlowego – jest nieuzasadnione. W dzisiejszych realiach jest to regulacja absolutnie archaiczna, szkodząca tej firmie, obniżająca jej wartość. Trzeba ją uchylić jak najszybciej, co oczywiście nie oznacza braku determinacji w restrukturyzacji Polskich Linii Lotniczych LOT SA.

Kto z państwa chce zabrać glos? Pan przewodniczący, proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Nawet przez chwilę nie podjąłem w swej wypowiedzi polemiki z zasadnością czy racjonalnością prowadzenia procesów prywatyzacji w odniesieniu do bardzo wielu podmiotów – spółek państwowych. W związku z powyższym mówienie, jak bardzo archaiczne jest pozostawanie w rękach państwa niektórych podmiotów czy spółek Skarbu Państwa, jest nie na miejscu, panie przewodniczący. Nie o tym dzisiaj mowa.

Mowa jest o tym, że macie zamiar prywatyzować spółkę, którą przez ostatnich kilka lat Ministerstwo Skarbu Państwa – patrzę teraz panu ministrowi w oczy i mam nadzieję, że pan przekaże to panu ministrowi Budzanowskiemu – nie potrafiło wyprowadzić z kryzysu. Panie ministrze, od 2007 r. prezesi tej spółki, jej zarządy i rady nadzorcze nie potrafiły przeciwdziałać kryzysowi. Oczywiście, odpowiedzialność często przerzucana jest na poprzedników lub na ogólnoświatowy, czy ogólnoeuropejski kryzys na rynkach lotniczych.

Oto mamy sytuację, w której przez blisko 6 lat spółka generuje stratę. Wyprzedaje majątek. Ostatnie trzy lata, to 850 mln zł przychodu, który spółka osiągnęła ze sprzedaży majątku. Zatrudniacie ekskluzywne, renomowane spółki doradcze, consultingowe, kancelarie prawne za kwotę – mówiłem już – od 7 do 30 mln zł rocznie. Zatrudniacie w zarządzie, oprócz wysoko opłacanych członków zarządu, dodatkowo prokurentów wysoko opłacanych, bo 60 tys. zł netto miesięcznie to wysoka pensja, powiększacie skład rady nadzorczej do 9-osobowego – uważam, że to bardzo liczny skład rady nadzorczej, jak na taką spółkę – i nadal spółka jest na skraju upadłości i nadal generuje straty. Wymieniacie prezesów z częstotliwością mniej więcej raz na rok i nadal spółka jest na skraju upadłości. W związku z powyższym, albo jest to skrajna nieumiejętność w zarządzaniu lub doborze kadry menedżerskiej do tej spółki, albo rzeczywiście sytuacja na rynkach lotniczych jest tak dramatyczna, że taka spółka, jak Polskie Linie Lotnicze LOT nie ma szans utrzymać się. Śmiem wątpić. Obserwuję inne europejskie linie lotniczym. Przyglądam się jaka jest dynamika rozwoju tych spółek. Wystarczy popatrzeć, jak w ciągu ostatniej dekady rozwija się Lufthansa – z 28 mln pasażerów przewiezionych w 2004 r. do 110 mln pasażerów przewiezionych w 2011 r. To dowodzi, że ten rynek nie jest na skraju upadłości, że jednak rozwija się i jest jakaś dynamika rozwoju. Mimo wysokich cen paliw, ogólnoeuropejskich problemów gospodarczych, nie jest to rynek schyłkowy.

Panie przewodniczący, dzisiaj chciałem porozmawiać – myślę, że pan nie zrozumiał moich intencji – o tym, jaki jest plan naprawy tej spółki. Bo jeśli nie ma pomysłu, jak ją naprawiać, to rzeczywiście jedynym sposobem na wyjście z tej opresji jest pozbyć się problemu, czyli sprzedać spółkę. Tak? Jeśli pan przewodniczący twierdzi, że w ostatniej debacie sejmowej minister Budzanowski udzielił wyczerpujących informacji na ten temat, to chcę przypomnieć, że tak naprawdę nie podał żadnego konkretu, użył mnóstwa przymiotników mówiąc, że spółka będzie ratowana, restrukturyzowana, ale nie użył żadnego konkretu, czyli nie powiedział – w jaki sposób. Czy sposobem na uratowanie jest redukcja zatrudnienia? Zwolnienie załogi? To jest sposób, żeby postawić ją na nogi? Ograniczenie siatki połączeń, czyli najważniejszego, najistotniejszego elementu każdych linii lotniczych – to jest sposób na jej uratowanie?

Pan przewodniczący powiedział: to jest ambitny plan restrukturyzacji prowadzącej do prywatyzacji. Nie będzie restrukturyzacji, ponieważ zanim restrukturyzacja zostanie przeprowadzona spółka będzie już sprzedana. To mówią pan minister Budzanowski, pan minister Baniak i pan prezes Mikosz – spółka w tym roku ma być sprzedana. To jest ambitny plan powtarzany przez wymienione przez mnie osoby. Zatem jaka restrukturyzacja? Restrukturyzacja zapowiedziana przez ministra Budzanowskiego miała trwać do 2014 r. Będziecie restrukturyzowali spółkę w 100% prywatną? Sprzedaną?

Panie przewodniczący, prosiłbym o jasne odpowiedzi na pytania. Być może przekonacie nas dzisiaj i powiemy – tak, popieramy proces sprzedaży tej spółki, jeżeli jest jakaś konkretna wizja. Ale na razie wygląda na to, że nie potraficie ratować, w związku z tym pozbywacie się problemu i sprzedajecie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zanim oddam głos kolejnemu mówcy, chciałem tylko *ad vocem* powiedzieć panu przewodniczącemu, że przynajmniej ja w swojej wypowiedzi wyraźnie mówiłem, iż prywatyzacja nastąpi wtedy, kiedy znajdzie się odpowiedni inwestor skłonny do zakupu Polskich Linii Lotniczych LOT, aby zaangażować się kapitałowo w to przedsięwzięcie. Prywatyzacja ma to do siebie, że „w tym największy jest ambaras, żeby dwóch chciało naraz”. Wydaje mi się, że podejście, które prezentuje minister skarbu państwa – tak je zrozumiałem – restrukturyzujemy szukając inwestora, jest podejściem optymalnym i najbardziej bezpiecznym z punktu widzenia interesów Polskich Linii Lotniczych LOT. Oczywiście, pan minister Baniak będzie komentował i odpowiadał na pytania zadane przez pana przewodniczącego.

Pan poseł Zbrzyzny, bardzo proszę.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Nie zgadzam się ze stwierdzeniem, że ustawa o przekształceniu własnościowym PLL LOT jest archaiczna. Co prawda to jest ustawa sprzed ponad 20 lat – z 1991 r. – ale powstała nie

przed a po uchwaleniu ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, bodajże w lipcu 1990 r. Zatem ta ustawa, która jest właściwie fundamentem procesów przekształceń, procesów zmian własnościowych w polskiej gospodarce była – można powiedzieć – podstawą do stworzenia specustawy, jaką niewątpliwie jest ustawa o przekształceniu własnościowym PLL LOT. Takich specustaw prywatyzacyjnych jest więcej, nie tylko ta dotycząca LOT. To nie jest jakiś ewenement – coś pojedynczego, wyjętego z kontekstu prywatyzacji polskiej gospodarki. W 1991 r. uznano, że PLL LOT to nasza tradycja narodowa, znak firmowy, narodowy przewoźnik, i takim należałoby go pozostawić.

Oczywiście, w zupełnie innej sytuacji był LOT na początku lat 90-tych i w zupełnie innej sytuacji – ubolewam, że gorszej – jest teraz, 20 lat później. Przypomnę, że proces przekształceń, a później prywatyzacji z udziałem inwestora zagranicznego został przeprowadzony około 10 lat po uchwaleniu tej ustawy, chyba na początku 2001 r. Niestety, nie była to szczęśliwa prywatyzacja. Skończyła się totalną klęska, ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami, także dla LOT. Od tego momentu mamy swoisty zjazd w dół, LOT pikuje i za chwilę zderzy się z ziemią, jeżeli nie zostaną podjęte nadzwyczajne działania.

Dzisiaj LOT został wyzuty z wszelkiego majątku. Jest wydmuszką. Największą wartość spółki stanowi personel, czyli piloci, personel pokładowy, obsługa. To są wysokospecjalistyczne – rzadkie – zawody, wymagające wielu lat kształcenia, a później praktyki. Prowadzenie pasażerskiego statku powietrznego wiąże się z nie lada odpowiedzialnością. Takich ludzi trudno pozyskać *ad hoc,* na rynku. To jest największa wartość tej firmy. Wydaje mi się, że jedyna, bo na kilkadziesiąt – jeśli dobrze pamiętam, czterdzieści kilka – samolotów, którymi dysponuje LOT, jedynie kilka – dwa, trzy – są własnością spółki. Pozostałe to leasing, albo finansowy, albo operacyjny. Bardzo droga forma pozyskiwania środków przewozu lotniczego.

Dzisiaj należałoby zastanowić się – co dalej? Jeżeli ktoś mówi, że nie ma żadnego projektu restrukturyzacji spółki, żadnego programu, że minister angażuje się, to pytam jakim prawem. Co ma minister do spółki prawa handlowego? To jest Kodeks spółek handlowych. Przecież tam są inni akcjonariusze, nie tylko Skarb Państwa. To nie jest jednoosobowa spółka Skarbu Państwa. Jeżeli ktokolwiek z zewnątrz angażuje się bezpośrednio w zarządzanie operacyjne spółki, to działa wbrew obowiązującemu w Polsce prawu. Nie wiem, czy wszyscy akcjonariusze sobie tego życzą. Nie jestem akcjonariuszem tej spółki.

Nowopowołany zarząd spółki, z nowym-starym prezesem, który doprowadził do kilkuset milionowych strat w spółce w latach 2009–2010, ma kolejny pomysł na jej ratowanie. Równolegle minister ma kolejny pomysł zakładający jej szybką sprzedaż. Nie wiem, czy istnieje jakakolwiek relacja z tym, co dzieje się wewnątrz spółki, z tym, czego oczekuje jeden z istotnych większościowych akcjonariuszy, jakim obecnie jest Skarb Państwa. Myślę, że niedobrym sygnałem dla rynku jest pochopne, w superekspresowym tempie przygotowanie tej spółki do sprzedaży. Jeżeli chce się szybko sprzedać, to dobrze się nie sprzeda. Jest to także sygnał dla inwestora, że jesteśmy na tzw. musiku. Zatem ten, który ewentualnie chciałby zainwestować, to przeczeka. Będzie czekał tak długo, aż znajdziemy się na supermusiku.

Z drugiej strony – zadaję pytanie, bo w uzasadnieniu pisze się, że poprzez prywatyzację, pozyskanie inwestora branżowego albo finansowego, firma dostanie tzw. kopa, czyli dokona wymiany floty samolotów, zoptymalizuje siatkę połączeń lotniczych itd. itd. A teraz nie może tego robić? Czy jest zakaz ustawowy? Nie ma. To się po prostu nie trzyma kupy. Jedyny element z tego uzasadnienia, który – moim zdaniem – jest prawdziwy, to ten, że Skarb Państwa chce pozyskać przychody do budżetu państwa. Oczywiście, one nie będą wielkie, jeżeli rzeczywiście LOT kiedykolwiek będzie sprzedany w całości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Bury, bardzo proszę.

Poseł Jan Bury (PSL):

Panie przewodniczący, odnoszę wrażenie, że wszyscy rozmawiamy na temat LOT, na którym nam wszystkim bardzo zależy, ale nikt nie chce innych słuchać. Obecnie

w Polsce jest kilka spółek istotnych dla państwa, takich jak chociażby PKO BP, KGHM, Tauron, w których udział Skarbu Państwa nie wynosi 51%. Mamy 30%+. We wszystkich tych spółkach, choć nie ma żadnych rygorów ustawowych, które zabraniają – może poza Tauronem, gdzie w strategii jest zapisane, że będzie korporacyjna kontrola – państwo polskie (czytaj: minister skarbu państwa) zachowuje *de facto* korporacyjny pakiet kontrolny. Można powiedzieć inaczej – Skarb Państwa faktycznie rządzi w tych firmach. To nikogo nie dziwi. Firmy normalnie funkcjonują. Podobnie ich zarządy, rady i związki zawodowe. Osiągają świetne wyniki. Dzielą się zyskiem – niemałym w ostatnich latach – z właścicielami, także ze Skarbem Państwa.

Dziś mówimy o LOT. Pan przewodniczący Jackiewicz nie mówi niczego odkrywczego. W jego wypowiedzi na plenarnym posiedzeniu Sejmu też słyszeliśmy, że od 6 lat PLL LOT jest w trudnej sytuacji. Niczego odkrywczego nie mówi, bo to samo mówi też minister skarbu państwa. Tę wiedzę, że LOT od paru lat jest w bardzo trudnej sytuacji mamy wszyscy, także w Sejmie. Mówienie, że jest trudno, nie spowoduje, że spółce będzie łatwiej.

Minister skarbu państwa podejmuje dzisiaj działania, łącznie z tym, że LOT otrzymał duże wsparcie od budżetu państwa, być może nie ostatnie. Uważam, że w obecnej sytuacji w – bardzo ważnej spółce, narodowym przewoźniku – PLL LOT, być może za kilka miesięcy pojawia się potrzeba udzielenia – za zgodą Komisji Europejskiej – kolejnego wsparcia, bo może będzie zasadne, żeby tę firmę uratować – dla państwa, pasażerów, Polonii, dla której LOT jest wielką wartością, czasami nawet większą niż dla niejednego Polaka, który nie korzysta z tych linii, bo mówi, że ceny nie są konkurencyjne.

Dzisiaj nie obawiam się, że w tym, czy w przyszłym roku ustawi się kolejka po LOT. Nie ustawi się. Nie ustawiła się w ciągu ostatnich 5 lat, nie ustawi się także jutro. Podejmowano różne próby – od europejskich, azjatyckich po amerykańskich przewoźników. Nikt nawet nie wyciągnął ręki. Przyszedł, zobaczył i powiedział, że nie jest zainteresowany. Nasz duży sąsiad, którego wszyscy się obawiamy – Lufthansa, nie potrzebuje PLL LOT. Po co? Dla logo? Dla paru maszyn? Lufthansa zrobiła już wszystko, żeby regionalną linią wywozić pasażerów nie do hubu w Warszawie, lecz do Monachium, Berlina i Frankfurtu. Tam wywozi swoich pasażerów. Po co jeszcze miałaby kupować LOT?

LOT musi obecnie znaleźć dla siebie inną drogę. Uważam, że w najbliższych 2-3 latach nawet, żeby marzył o tym minister skarbu państwa – Budzanowski, Aziewicz czy Jackiewicz, za dwa lata będą wybory, może PiS wygra i nowym ministrem może być pan poseł siedzący za tym stołem – nikt nie zainteresuje się PLL LOT, dopóki firma nie dokona głębokiej restrukturyzacji, dopóki – być może – z kolejnym wsparciem Skarbu Państwa nie będzie postawiona na nogi. Dopiero za 2–3 lata pojawi się pytanie do ministra skarbu państwa – Budzanowskiego, Aziewicza czy Jackiewicza – co dalej robimy z tą firmą?

Nie przeszkadza nikomu i niczemu, żeby Skarb Państwa zachował kontrolę korporacyjną, a wszedł inwestor aktywny, który sprawi, że ta linia będzie docelowo bardziej rentowna. Niestety – to przykra prawda – okazuje się, że państwo, jako właściciel przez ostatnich 20 lat, a nie tylko 6 lat, najzwyczajniej nie spisało się w PLL LOT. Nie ma się co oszukiwać. Nie może też być tak, że pasażer polski – główny pasażer Polskich Linii Lotniczych LOT – będzie płacił coraz wyższe ceny za bilety tylko dlatego, że kolejny zarząd czy kolejna rada nadzorcza nie radzi sobie z tą firma, nie podejmuje działań, żeby ją restrukturyzować, czynić rentowną i konkurencyjną na europejskim i globalnym rynku.

W moim przekonaniu, dzisiaj nie ma obawy, że ktoś kupi tę firmę, czy że minister chce ją sprzedać. Jeśli tak, to niech minister Baniak powie, czy w planach resortu na ten rok jest prywatyzacja PLL LOT? Jakie są zaplanowane z niej przychody, bo musicie co roku sporządzać takie raporty. Jakie przychody macie zaplanowane na 2014 r.? Dzisiaj – moim zdaniem – wartość tej firmy, nawet gdyby była prywatyzacja, jest chyba niższa, niż wartość czapki gruszek.

Obecnie firma potrzebuje głębokich przemian, restrukturyzacji. Wierzę, że resort Skarbu Państwa dopilnuje tym razem, żeby restrukturyzacja, przemiany i wsparcie zostały wdrożone. Za 2–3 lata spotkamy się na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i będziemy zastanawiać się, co dalej państwo polskie zrobi z polską spółką LOT. Być może będzie prywatyzacja, a może nie będzie takiej potrzeby, bo okaże się, że mamy

świetne wyniki. Firma rozwinęła się i nowy menedżer postawił ją na nogi. Na obecnym etapie nie musimy powtarzać, że jest źle, bo to wiemy. Wylewanie dzisiaj potoku krytyki niczego nie zmieni. Firma – czy będzie ten zarząd czy inny – potrzebuje restrukturyzacji, bo bez niej tej firmy już nie ma. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący, *ad vocem*? Proszę bardzo.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Odniosę się do pierwszego pańskiego zdania, panie pośle Bury. Słuchać, ale też starać się zrozumieć, co mówią poprzednicy – to hasło, które powinno przyświecać również panu, panie pośle. Wyraźnie powiedziałem, że dzisiaj nie rozmawiamy o tym, co będzie po prywatyzacji, po sprzedaży, tylko oczekuję od pana ministra, obecnego na posiedzeniu Komisji, informacji, na czym ma polegać plan restrukturyzacji. Pan powtarza dokładnie moje słowa, negując to, co wcześniej powiedziałem. Tak, troszczę się będę powtarzał przy każdej możliwej okazji, że spółka jest w sytuacji katastrofalnej, że jest nieumiejętnie zarządzana, że nawet, jeśli przeprowadzicie restrukturyzację, a będą nią zarządzać tacy ludzie, jak zarządzali do tej pory, to są to pieniądze wyrzucone w błoto. Po to jest taka dyskusja, żeby to wreszcie uświadomił sobie nadzorujący majątek Skarb Państwa – jego ministrowie.

Jak możemy dzisiaj rozmawiać o naprawie tej spółki, skoro minister Budzanowski, jego zastępcy, prezes LOT, od stu kilkudziesięciu dni nie potrafią przedstawić nawet prostych założeń planu ratunkowego dla tej spółki? Macie państwo wątpliwości? Zachęcam, spójrzcie do stenogramu sprzed kilku tygodni z informacą pana premiera Donalda Tuska, która była przedstawiana przez pana ministra Budzanowskiego, w której miał przedstawić Wysokiej Izbie plan ratowania tej spółki. Chcecie państwo, to zacytuję, co mówił pan minister Budzanowski – kilka zdań, łącznie może z 10 zdań na temat sposobu restrukturyzacji spółki. Cytuję: „Do czego jednak dążymy i co chcemy zrobić w ciągu najbliższych kilku miesięcy? Przede wszystkim szanowni państwo, Wysoka Izbo, chcielibyśmy, aby ta spółka była rentowna". To dopiero odkrycie! Rzeczywiście, jeśli do tego sprowadza się cały plan restrukturyzacji – rewelacja! „Chcemy, aby była trwale konkurencyjna". Myślę, że Nobel z dziedziny ekonomii. „Nie będzie w ciągu najbliższych miesięcy kompromisu z kimkolwiek, kto chciałby spowalniać proces restrukturyzacji. Jeżeli jakiekolwiek procesy zostaną spowolnione w wyniku różnych działań wewnętrznych czy zewnętrznych, ta spółka nie będzie funkcjonować i nie będzie istnieć. Chcielibyśmy, aby spółka przyjęła docelowy model, który będzie funkcjonować jeszcze w tym roku. Ma łączyć tradycyjną linię lotniczą, przede wszystkim na tych połączeniach dalekosiężnych, wykorzystując przepływ ludzi między Polską a Stanami Zjednoczonymi". Tego do tej pory prawdopodobnie nikt nie wiedział, więc pan minister nam to objawia. „Opracowaliśmy inicjatywy oszczędnościowe". Są wreszcie konkrety, szanowni państwo. „131 bardzo konkretnych inicjatyw – punktów, które już zostały uruchomione zgodnie z harmonogramem. Mają przynieść oszczędności powyżej 150 mln zł jeszcze w tym roku, czyli jeszcze w 2013 r. To będzie bolesne dla tej spółki. To będzie bolesne również dla wszystkich jej kooperantów, ale nie ma innego wyjścia". Pomijam kilka zdań opisowych i wreszcie – „5 mln pasażerów w 2012 r. może oznaczać kilka milionów więcej w ciągu najbliższych lat. Rynek pasażerski w Polsce rozwija się. Do 2015 r. przekroczy 27 mln pasażerów. I z roku na rok będzie cyklicznie przyrastał. Jest szansa dla tej spółki, ale tylko pod jednym warunkiem – bardzo skutecznej i dogłębnej restrukturyzacji, bezkompromisowej restrukturyzacji". To cały program naprawczy dla Polskich Linii Lotniczych LOT, przedstawiony w imieniu premiera Donalda Tuska przez pana ministra Budzanowskiego w czasie debaty.

Jeszcze raz formułuję proste pytanie – czy jest jakikolwiek program restrukturyzacji, naprawy Polskich Linii Lotniczych LOT? Czy też robicie państwo zasłonę dymną polegającą na tym, że opowiadacie o 150 punktach, które mają przynieść 131 mln zł zysku rocznego, które spowodują, że spółka będzie się rozwijała, że osiągnie 27 mln pasażerów rocznie, w tym samym czasie próbując ją sprzedać? Jeśli pan, panie pośle twierdzi, że przez najbliższe 2–3–4 lata nie ma najmniejszych szans na sprzedaż spółki, to proszę powiedzieć, dlaczego rozpoczynacie od tej strony cały proces? Zamiast przedstawić plan

restrukturyzacji, rozpoczynacie od przygotowania do możliwości zbycia 100% akcji. Nie odwróciła się wam kolejność działań? Może po 150 dniach pański rząd powinien przedstawić program naprawczy zamiast mówić – jedyne, co dzisiaj potrafimy zrobić, to przygotować grunt do sprzedaży 100% akcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan przewodniczący Bury, *ad vocem*. Następnym mówcą będzie pan poseł Małecki. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jan Bury (PSL):

Panie przewodniczący, nie zapisywałem się do Komisji Skarbu Państwa w celu zarządzania firmą LOT. Jeżeli pan zapisał się w tym celu, to może pan wystartuje w konkursie na prezesa LOT? Ma pan takie fajne pomysły. Ma pan lepsze projekty niż minister skarbu państwa. Pewnie pan wie lepiej, jak to zrobić. Polska jest wolnym krajem. Nawet poseł może kandydować, zrezygnować z mandatu posła i pokazać, że potrafi to lepiej.

Komisja Skarbu Państwa nie jest od zarządzania tą spółką. Uważam, że minister skarbu państwa również nie zarządzą tą spółką. Pomyliły się pojęcia. Tym zajmuje się wynajęty i opłacany przez polskiego podatnika – bo to spółka Skarbu Państwa – zarząd i rada nadzorcza firmy. Nie tak dawno prezes otrzymał szansę. Niech zacznie realizować projekty naprawy i restrukturyzacji firmy. Sejm i Komisja Skarbu Państwa wysłuchały ministra skarbu państwa. Dla pana może te sformułowania nie były odkrywcze, ale dla części posłów były odkrywcze. Nie oczekiwałem od ministra, żeby pokazywał cyfry, przychody, koszty oraz czytał plan restrukturyzacji i strategię firmy. To zadania zarządu i rady nadzorczej spółki Skarbu Państwa. Po to spółka ma organy korporacyjne. Panu pomyliły się kompetencje. Dziękuję.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Jeśli mogę jedno zdanie…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pan poseł czeka dosyć długo.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Przepraszam najmocniej. Wystartowałbym w takim konkursie – to nawet bardzo ciekawa propozycja – gdyby nie to, że te konkursy nie mają najmniejszego sensu, bo mimo rozstrzygnięcia przez radę nadzorczą i tak potem przychodzi polecenie z Ministerstwa Skarbu Państwa, kogo należy zatrudnić i kto ma zostać prezesem. Panie pośle, szanujmy się, nie róbmy z siebie…

Poseł Jan Bury (PSL):

Panie przewodniczący, więcej wiary.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przed oddaniem głosu panu posłowi Małeckiemu, nie mogę powstrzymać się od przypomnienia legendarnego już pana wiceministra Dąbrowskiego i słynnego konkursu na stanowisko prezesa PLL LOT, panie przewodniczący Jackiewicz, kiedy ustawą próbowaliście zmienić prawo, żeby zamontować innego człowieka niż ten, który wygrał konkurs. Zatem sądzę, że Prawo i Sprawiedliwość ma średni mandat do komentowania konkursu w kontekście LOT.

Pan poseł Małecki, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, zgodzę się z panem posłem Burym, że spółka została doprowadzona do tak dramatycznego stanu, że zmiana ministra też jej nie uzdrowi. Natomiast faktem jest, że to rząd Platformy Obywatelskiej i PSL odpowiada za doprowadzenie spółki LOT do obecnego stanu. Przypomnę, że ostatni zysk spółka odnotowała w 2007 r. ok. 200 mln zł. Wówczas odpowiadał za nią rząd Prawa i Sprawiedliwości.

Panie pośle Bury, naprawdę z dużą cierpliwością wysłuchałem kilku pana wypowiedzi i ani razu panu nie przeszkadzałem. Zatem będę wdzięczny za regułę wzajemności.

Szanowni państwo, proszę nie dziwić się, że zadajemy pytania i wyrażamy niepokój co do – może nie intencji – lecz kompetencji i do tego, czy zarówno Ministerstwo Skarbu Państwa, jak i zarząd LOT naprawdę wie co robi, wie, jakie chce podjąć działania, aby spółka była rentowna. Obserwując działania z ostatnich, nawet nie miesięcy, ale lat, nieodparcie nasuwa się takie odbijanie się od ściany do ściany, żonglowanie prezesami, koncepcjami, sporządzanie kolejnych strategii, płacenie za to. Myślę, że taką jednolitą linią jest, w walce ze związkami zawodowymi, wydawanie pieniędzy na zewnętrzne kancelarie.

Natomiast panie ministrze, oczekujemy konkretnego planu, podzielonego na okresy – jeżeli w tym miesiącu dane działanie przyniesie efekt, to przechodzimy do kolejnego etapu. O to prosiliśmy zarówno na posiedzeniu Komisji w lutym, jak i w czasie debaty na forum Sejmu. Nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Ilustracją sposobu traktowania przez rząd sytuacji w PLL LOT była sytuacja na ostatnim posiedzeniu Sejmu, kiedy oczekiwaliśmy na informację premiera Donalda Tuska. Taka informacja miała zostać przedstawiona Wysokiej Izbie. Tymczasem – z całym szacunkiem dla pana ministra skarbu państwa – ale premier zrzucił odpowiedzialność na ministra skarbu państwa. Nie pojawił się na sali w tym punkcie obrad. Z informacji, które docierały wynikało, że poszedł otworzyć oczyszczalnię ścieków Czajka. I to po raz drugi, bo kilka miesięcy wcześniej tę samą oczyszczalnię otworzyła już pani prezydent Hanna Gronkiewicz-Walc. Zatem nasz niepokój co do poważnego traktowania LOT jest uzasadniony.

Natomiast panie ministrze, jeśli chodzi o zejście poniżej 50%, to padały wypowiedzi, że ze względu na sytuację europejskich linii trudno znaleźć w Europie inwestora, który zainwestuje w LOT. Z tego, co orientuję się, inwestor spoza Unii nie może objąć pakietu większościowego. Czy zatem zejście przez państwo polskie poniżej 50% coś da, skoro nikt z Europy nie interesuje się? Proszę też o informację, czy w ostatnim czasie była prowadzona wycena spółki. Jeżeli usłyszę odpowiedź, że była prowadzona, ale nie można jej podać, zrozumiem. Natomiast chcę wiedzieć, czy wycenialiście państwo LOT. Pytam o to w związku kwotą 400 mln zł pomocy publicznej i ponad 800 mln zł sprzedanego majątku. Czy macie wiedzę, jaka obecnie jest wartość PLL LOT.

Panie przewodniczący, na razie tyle. Może jeszcze jedno zdanie. Oczywiście, też rezerwuję sobie możliwość dopytania.

Kolejna sprawa, która budzi mój niepokój – na poprzednim posiedzeniu Komisji, kiedy rozmawialiśmy o PLL LOT, padło szereg konkretnych pytań, m.in. o zapowiadane przez prezesa 150 miejsc, w których będzie szukał oszczędności. Te pytania też pozostały bez odpowiedzi. Podobnie jak pytania o sprawy typowo nadzorcze – czy prawdą jest, że żona wiceprezesa LOT posiadała udziały w konkurencyjnej wobec LOT spółce Bingo Airways w czasie, kiedy był on wiceprezesem LOT? Mówię o panu Tomaszu Balcerzaku. Nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Podobnie, gdy chodzi o odprawy pana prezesa Piróga i pana prezesa Mazura. Czy oni otrzymują jeszcze jakieś pieniądze z LOT w związku z zakazem konkurencji. To kwestie tylko pozornie niezwiązane z zejściem z większościowego pakietu w LOT, ale to daje pewien obraz, jak państwo panujecie nad spółką. Myślę, że we wszystkich wypowiedziach, które dzisiaj padały, chodzi po prostu o przekonanie posłów, że wiecie co dzieje się w LOT, panujecie nad spółką, wiecie w jakim kierunku chcecie iść, wiecie jak chcecie do tego dojść a decyzja, którą nam rekomendujecie, jest zupełnie przemyślana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Renata Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Wydaje mi się, że ta dyskusja odbiega od przedmiotu dzisiejszego posiedzenia Komisji Skarbu Państwa. Jeżeli chcecie państwo prowadzić dalej tę jałową dyskusje – kto, komu i za co – to bardzo proszę. Możemy przerzucać się datami. Pan minister może odpowiedzieć – kto, kiedy i jaki kontrakt na zakup paliwa lotniczego podpisał. Pan poseł mówi o zysku LOT za czasów PiS. Z czego to wynikało, czy nie ze sprzedaży nieruchomości?

Wróciłabym do przedmiotu dzisiejszego posiedzenia. Poprosiłabym pana ministra o odpowiedź, czy rządowy projekt ustawy nie jest w kolizji z prawem europejskim. Czy nie będzie takich zarzutów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Pomieszały nam się wystąpienia o charakterze ogólnym z pytaniami. Nie ingerowałem, bo, jak wynikało z dyskusji, trudno rozdzielić te dwa wątki.

Nie widzę kolejnych zgłoszeń. Zamykam dyskusję. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście chętnie wziąłbym udział w szerszej debacie na temat PLL LOT, ale też w kontekście generalnie rynku przewozów lotniczych w Europie i na świecie. Natomiast wydaje mi się, że nie to jest przedmiot dzisiejszego posiedzenia Wysokiej Komisji.

Pan przewodniczący Jackiewicz był łaskaw pytać o plan restrukturyzacji, ale to pytanie zajęło niewielką część wystąpienia pana posła. Pan poseł nawiązał do innych obszarów związanych z LOT w bardzo szerokim kontekście. Panie przewodniczący, możemy dyskutować, kto ile osób powołał, w jakim trybie, gdzie tryb był łamany, kiedy przedstawiciel jakiego ministerstwa, za jakich czasów i w jakim miejscu mówił, że nie akceptuje danych decyzji i następnie ta wypowiedź była realizowana przez organy korporacyjne spółki. Jeżeli mamy w ten sposób dyskutować, panie przewodniczący, to wydaje mi się, że niczego nie wskóramy i nie potrafię pana przekonać do racji, jaką w naszej opinii jest uchylenie ustawy o PLL LOT.

Pan przewodniczący pytał, czy jest plan restrukturyzacji? Jest. Czy jest doskonały? W naszej opinii, nie jest doskonały. Jeżeli nie jest doskonały, to naszą rolą, jako organu udzielającego pożyczki, której warunkiem jest złożenie planu w określonym terminie, jest wskazywanie naszych wątpliwości. Dzieje się to – tutaj mówię do pana posła Zbrzyznego – bez łamania zasad korporacyjnych. Zachowujemy się w tym momencie nie jak właściciel czy jeden z właścicieli, tylko jak organ udzielający pożyczki, jak dysponent Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców. Jest taki dokument, liczy ponad 200 stron.

Szanowni państwo, nie chciałbym dyskutować na posiedzeniu Wysokiej Komisji na temat konkretnych inicjatyw kosztowych czy konkretnych inicjatyw przychodowych. Panowie posłowie prześcigają się cyframi 150–130. W dokumencie jest wskazanych ponad 100 tych inicjatyw. Według mojej wiedzy – 131. Są to inicjatywy dotyczące chociażby oszczędności na paliwie, ale nie tylko. Są również inne inicjatywy oszczędnościowe, czy inne inicjatywy przychodowe. Zatem nie tylko inicjatywy dotyczące zwolnień pracowniczych. Chcę powiedzieć wyraźnie – tu nie ma żadnej maski – że każde miejsce pracy zwolnione w spółce jest z naszego punktu widzenia stratą, jeżeli chodzi o polski rynek pracy i troskę polskiego rządu. Tylko, że nie da się mieć ciastka i zjeść ciastko. Czyli nie da się restrukturyzować firmy i nie dotykać jednego z bardzo istotnych obszarów kosztowych.

Od razu odpowiem paniom i panom posłom, którzy na poprzednim posiedzeniu drążyli ten temat – koszty pracy w LOT są jedne z niższych w Europie w relacji do całości kosztów. To prawda. Natomiast, jeżeli mamy poważnie podejść do procesu, to musimy również zmniejszać pozycje, które są relatywnie niskokosztowe. Nie tyle my, co zarząd spółki, bo minister skarbu państwa – jak słusznie zauważa pan poseł Bury – nie powinien bezpośrednio angażować się w bieżące zarządzanie spółką. Minister skarbu państwa poprzez swoich przedstawicieli dokonał wyboru takiego, a nie innego prezesa. Minister skarbu państwa ma większość w radzie nadzorczej. Rada nadzorcza nie łamiąc żadnego porządku, żadnego prawa, dokonała takiego wyboru. Uważam, że to było dokonane w sposób korporacyjny w przeciwieństwie do innych historycznych decyzji. Dopóki nie jest zakończona procedura, rada nadzorcza może sięgać po prezesa z 26 miejsca na liście, nie zamykając się na określoną liczbę krótszej czy dłuższej listy.

Plan restrukturyzacji – odpowiadając panu przewodniczącemu Jackiewiczowi – został złożony w Ministerstwie Skarbu Państwa. Został powołany w ministerstwie zespół ds.

monitorowania procesu restrukturyzacji, ale właśnie w kontekście zaangażowania ministerstwa, jako dysponenta funduszu, z którego pochodzą środki. Wskazujemy swoje uwagi. Spółka reaguje na nie. Odpowiada. W takiej dyskusji chcemy dochodzić do konkluzji. Naszym obowiązkiem jest przedstawienie Komisji Europejskiej do 20 czerwca 2013 r., dla zamknięcia procesu notyfikacji, planu pomocy. Pragnę zapewnić Wysoką Komisję, że dotrzymamy tego terminu, a być może uda się dokonać tego wcześniej.

Prace nad planem restrukturyzacji nie znaczą – co państwo doskonale wiedzą – że w spółce dzisiaj nic nie dzieje się. Aktualnie spółka poszukuje nowych możliwości przychodowych. O takich działaniach jest informowana rada nadzorcza, a nasi przedstawiciele w radzie nadzorczej informują właściwy departament w Ministerstwie Skarbu Państwa. Podejmowane są określone inicjatywy, które mają ograniczyć koszty. Jesteśmy w takiej sytuacji, w przeciwieństwie do lat 2006–2007, że paliwo jest znacznie droższe. Gdybyśmy próbowali nałożyć ówczesne koszty paliwa na dzisiejszą działalność, to moglibyśmy chwalić się wysokim zyskiem. Ale nie o to chodzi.

Nie chcę wskazywać, że za czasów koalicji z udziałem Prawa i Sprawiedliwości prezesi wymieniali się najczęściej w historii PLL LOT, bo nie ja prowokuję taką dyskusję, tylko pan przewodniczący Jackiewicz, jakby nieco mijając się z przedmiotem dzisiejszych obrad. Naprawdę staram się do pytań odnosić w sposób możliwie merytoryczny, ale ciągle wracamy do tego typu pytań.

Owszem – tu mówię do pana posła Zbrzyznego – spółka szukała bieżącego finansowania w określonych transakcjach. Natomiast – o tym informowaliśmy według mojej wiedzy kilkadziesiąt razy w obszernych odpowiedziach na interpelacje pań i panów posłów – znaczna część środków, przychodów z tych transakcji, służyła finansowaniu określonych decyzji, jak chociażby – nie chcę z tym dyskutować – zakup takich a nie innych samolotów, zakup w taki, a nie inny sposób paliwa. Nie będę wskazywał, kiedy zostały podjęte pierwsze decyzje na opcje paliwowe. Państwo doskonale o tym wiedzą.

Specustawa i specustawy towarzyszące prywatyzacji – tutaj również odnoszę się do szanownego pana posła Zbrzyznego – są, ale to nie znaczy, że dobrze, iż są. Pan poseł jest łaskaw w sposób bardzo wybiórczy – przez duże A – traktować aktywa LOT i taką a nie inną działalność. Oczywiście, zgadzam się z panem posłem, że wysoko kwalifikowana kadra jest wartością LOT. Absolutnie zgoda. Jak pan doskonale wie, nie wszyscy służą LOT jako swojemu pracodawcy, natomiast co do zasady jest pełna zgoda między nami, że ludzie w LOT świadczą o jego jakości, są jego wartością. Takie postrzeganie występuje po stronie ministra skarbu państwa. Natomiast nie da się dokonywać procesu naprawy PLL LOT bez – jak powiedziałem wcześniej – dotykania również tego obszaru.

Tak, panie pośle, ta ustawa jest archaiczna. To jest jedyna tego typu ustawa, która obowiązuje w całej Unii Europejskiej. Jesteśmy ostatnimi, którzy mają „przywilej", że Skarb Państwa jest zobowiązany posiadać pakiet większościowy.

Są w spółce doradcy. Nie mnie oceniać ich jakość. Do dzisiaj funkcjonują również doradcy i kancelarie wybrane w latach 2006–2007. Nie mnie oceniać, czy jest to decyzja słuszna, czy niesłuszna. Wszyscy ci doradcy… Nie znam żadnej opinii, która mówiłaby, że ustawa o PLL LOT jest aktem prawnym służącym rozwojowi spółki. Tym bardziej, że mamy dzisiaj do czynienia z ustawą martwą, poza jednym aktualnym przepisem zamieszczonym w art. 2. Reszta delegacji ustawowych została wykonana. Utrzymywanie ustawy tylko po to, żeby mieć art. 2, który mówi o władztwie Skarbu Państwa na określonym poziomie, nie jest zasadne.

W dzisiejszym posiedzeniu uczestniczy pan prof. Wierzbowski i pani dr Paczkowska. Będę prosił państwa w dalszej części o odniesienie się do relacji – ustawa a rozporządzenie 1008/2008. Mogę odpowiedzieć jednym zdaniem pani poseł Zarembie, że absolutnie nie występuje kolizja pomiędzy uchyleniem ustawy a rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady co do władztwa po stronie państwa wspólnotowego lub jego podmiotów fizycznych i osób prawnych. Wydaje mi się, że to powiedziałem dość jasno. Utrzymywanie ustawy w obecnym kształcie jest sprzeczne – powtórzę jeszcze raz – z liberalizacyjnym charakterem rozporządzenia.

Jeżeli chodzi o model funkcjonowania LOT, o którym wspominał pan poseł Bury i pan przewodniczący Aziewicz, to obecnie wszyscy mocni europejscy gracze – mocni nie

znaczy działający w ostatnim okresie w sposób rentowny na działalności operacyjnej – funkcjonują w szerokich aliansach. Przypomnę – Air France skonsolidowany z KLM, British Airways z Iberią, Lufthansa z Austrian Airlines, Brussels i Swiss, czyli można powiedzieć, jedna wielka, poważna grupa przewoźników.

Druga grupa – w której jesteśmy – obejmuje znacznie mniejsze podmioty, które poszukują inwestora. W Europie nie ma obecnie spółki lotniczej, operatora lotniczego, który nie poszukiwałby większego partnera. Wymienię chociażby portugalski TAP, czeską ČSA, rumuński TAROM. Te spółki poszukują inwestora. Gratuluję kolegom zza południowej granicy, że udało im się pozyskać inwestora. Miejmy nadzieję, że jest to dobry prognostyk przed tym, co czeka LOT.

Trzecia grupa – to podmioty, które są w trakcie procesu obejmowania przez akcjonariuszy pakietów większościowych. Tutaj przykład Aer Lingusa – linii, która w pewnym sensie jest dla nas modelem, do którego chcielibyśmy dążyć, dzisiaj przejmowana przez Ryanair – mówię o pakiecie większościowym, czy Alitalia – przejmowana przez Air France, która obecnie jest w grupie SkyTeam. Nie ma dzisiaj spółki przewoźnika narodowego, który by nie był w takim aliansie i z założonymi rękoma oczekiwał na lepsze czasy.

Pan przewodniczący Jackiewicz słusznie pyta – ponownie do tego wrócę, bo traktuję to pytanie, jako sedno wypowiedzi pana przewodniczącego Jackiewicza – jeżeli restrukturyzacja, to po co prywatyzacja? Najpierw dokonajmy restrukturyzacji, przeprowadźmy proces naprawczy. Poczekajmy na efekty – na wynik działalności, na EBIDTĘ. Owszem, możemy czekać. Natomiast chcemy traktować proces restrukturyzacji, jako integralną część uruchamianego procesu prywatyzacji. Każdy wariant jest dobry. Jeżeli wydarzy się prywatyzacja – oczywiście używam skrótu myślowego mówiąc „wydarzy" – w czasie procesu restrukturyzacji, to będzie najlepsze rozwiązanie. Jeżeli zakończy się jakiś etap procesu restrukturyzacji i pojawi się potencjalny partner biznesowy, będzie równie dobrze. Nieco gorzej, bo trudniej, jeżeli pojawi się partner – jak chciałby pan poseł Bury – za 2–3 lata. Chcielibyśmy bez zbędnej zwłoki znaleźć partnera dla LOT. Oczywiście ten proces będzie łatwiejszy, jeżeli będzie to partner z Unii Europejskiej, bo o takim mówi rozporządzenie 1008/2008.

Można założyć, że PLL LOT nie zainteresuje się żaden poważny inwestor czy poważny partner finansowy lub branżowy, jeżeli nie będzie widział, że w tej spółce dokonywane są zmiany. Znamy wyniki LOT, które państwo często przywołujecie w ostatnich latach. Wolałbym mówić nie o dwóch czy trzech kadencjach, ale o całym okresie przed i po pierwszej – jak okazało się – nieudanej prywatyzacji, bo można długo dyskutować zarówno o odpowiedzialności, jak i określonych decyzjach biznesowych. Dzisiaj mamy spółkę, która bez drastycznych działań nie jest w stanie prowadzić rentownej działalności.

Tak, panie przewodniczący Jackiewicz, celem procesu jest osiągnięcie rentowności przez LOT. Celem określonym w programie restrukturyzacji jest rentowny model LOT w 2014 r. Trudno oczekiwać pozytywnego wyniku działalności w 2013 r. Dzisiejszy problem LOT to problem z *cash flow*. Stąd konieczność zaangażowania państwa, kiedy okazało się, że na koniec 2012 r. sytuacja „keszowa" – bo w mniejszym stopniu wynikowa – jest w spółce bardzo trudna.

Mówiąc o prywatyzacji, która jest celem ministra skarbu państwa zapisanym w programie prywatyzacji, chcę nieco kąśliwie odpowiedzieć panu posłowi Buremu, że jest to plan prywatyzacji, który pan minister był łaskaw przyjąć – przynajmniej do wiadomości – jako członek kierownictwa resortu Skarbu Państwa. Założyliśmy, że będziemy chcieli sprzedać pakiet akcji LOT – w zależności od warunków prawnych: mniejszościowy lub większościowy – w latach 2012–2013. Tak, to jest cel od początku założony przez ministra skarbu państwa. Chcemy go zrealizować. Natomiast mamy swoje oczekiwania co do tego celu – tutaj chciałbym zatrzymać się nad tym, co mówił pan poseł Zbrzyzny i pan poseł Jackiewicz – czyli chcielibyśmy zachować markę i tożsamość narodową LOT. Chcielibyśmy zachować port przesiadkowy w Warszawie. Chcielibyśmy, żeby nowy inwestor miał siedzibę, a tym samym płacił podatki w Polsce. To są warunki, pod jakimi oczekiwalibyśmy realnego zainteresowania inwestora.

Jeśli mogę panie przewodniczący, to prosiłbym teraz panią doktor o odniesienie się do kwestii relacji prawo wspólnotowe – ustawa, która dzisiaj obowiązuje.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę bardzo, pani doktor.

Ekspert z Kancelarii Prof. Marek Wierzbowski i Partnerzy – Adwokaci i Radcowie Prawni, dr Aleksandra Paczkowska-Tomaszewska:

Szanowni państwo posłowie, ustawa o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego PLL LOT została przyjęta przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Zatem z założenia nie uwzględnia wymogów unijnych. Art. 2 ustawy wskazuje wyraźnie, że Skarb Państwa ma obowiązek zachować co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi spółki.

Ta materia jest uregulowana przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1008/2008, które wprowadza definicję przewoźnika wspólnotowego jako przewoźnika, który posiada ważną koncesję. Jednocześnie wymogiem uzyskania koncesji uprawniającej do wykonywania przewozów wewnątrzwspólnotowych jest to, aby państwa członkowskie i ich obywatele posiadali większościową własność w danym przewoźniku, a także skutecznie go kontrolowali pośrednio lub bezpośrednio.

Nasza regulacja w pewien sposób zawęża regulację unijną. Jeszcze raz chciałam podkreślić, że regulacja unijna celowo została przyjęta w drodze rozporządzenia, a więc aktu, który ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowany w danym państwie członkowskim. Oznacza to formalnie, że w prawie krajowym nie powinny istnieć przepisy, które byłyby sprzeczne lub nie do końca kompatybilne z wymogami wynikającymi z rozporządzenia unijnego.

Według naszej opinii, nie tyle można mówić, że uchylenie ustawy o przekształceniu własnościowym PLL LOT spowodowałoby naruszenie prawa unijnego, lecz wręcz odwrotnie – pozostawianie tych przepisów w ich obecnym kształcie może rodzić uzasadnione wątpliwości, co do ich pełnej zgodności z obecnie obowiązującymi regulacjami unijnymi, zawartymi w rozporządzeniu nr 1008/2008, a także może być odczytywane w kontekście ograniczenia swobody przepływu kapitału, jako pewnego rodzaju rozwiązanie, które może zniechęcać potencjalnych inwestorów z Unii Europejskiej do zainwestowania w PLL LOT. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zamknąłem dyskusję. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania. Jednocześnie informuję Wysoką Komisję, że nie wpłynął wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Proponuję przejście do rozpatrzenia projektu ustawy. Czy jest sprzeciw?

Pan przewodniczący Jackiewicz, bardzo proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym zwrócić uwagę, że zamknął pan dyskusję nie bacząc na głosy, które padły w pierwszej części dzisiejszego posiedzenia, że będziemy próbowali – przynajmniej ja i poseł Małecki wspominaliśmy o tym – kontynuować dyskusję już po udzieleniu odpowiedzi przez pana ministra. Odpowiedzi nasuwają konkretne pytania. Np. gdybym mógłbym kontynuować dyskusję, to powiedziałbym panu ministrowi, że nie uzyskałem odpowiedzi na przynajmniej połowę z moich pytań. Chciałbym nawet je przytoczyć ponownie, żeby zapytać, czy to przeoczenie, czy też może celowy zabieg ze strony pana ministra. Dlatego chciałbym wrócić do możliwości kontynuowania dyskusji.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, absolutnie nie jest moim zamiarem unikanie odpowiedzi. Proszę wierzyć, jesteśmy w trakcie odpowiadania na ponad 100 interpelacji, które często są podobne w treści – w czym nie ma nic złego – oraz odpowiadania na pytania, które padły podczas debaty i na posiedzeniu Komisji. Panie przewodniczący, sugerowałbym, że jeżeli zabraknie jeszcze jakichkolwiek odpowiedzi z naszej strony, jestem gotowy w trybie ekstraordynaryjnym albo nawet na spotkaniu w ministerstwie, gdzie mamy dostęp do dokumentów, na bieżąco udzielić wszelkich wyjaśnień i informacji, jakie są dostępne.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Panie ministrze, przyjmuję ten tryb. Nie wiem czy on zadowala i satysfakcjonuje pozostałych członków Komisji Skarbu Państwa. Oczywiście skorzystam z deklaracji pana ministra i pozwolę sobie umówić się na spotkanie, ponieważ mam zamiar do ostatniej szansy wykorzystać okazję na zadawanie pytań dotyczących przewidywań i spodziewanych efektów restrukturyzacji spółki. Jeszcze raz powtarzam, na to pytanie nie odpowiedział, ani pan minister Budzanowski, ani dzisiaj pan minister.

Chciałbym, żeby to było zrozumiałe, dlatego powtórzę to bardzo dobitnie, to jest pewnego rodzaju sztuczka erystyczna, którą pan zastosował, proszę nie obrazić się, ale znana powszechnie, kto czytał Schopenhauera, to wie. Pan powiedział, że nie sposób dyskutować w momencie, w którym np. ja, jako wiceprzewodniczący tej Komisji sprowadzam dyskusję do sporu o sposób powołania prezesów. Nie do pana były adresowane te słowa. Była to polemika z panem posłem Burym. Panu zadałem konkretne pytania – jaka jest aktualna wartość spółki, jakie są plany dotyczące jej restrukturyzacji, jaka będzie spodziewany wzrost wartości spółki, po przeprowadzeniu restrukturyzacji, czy prowadzicie rozmowy z jakimikolwiek inwestorami branżowymi, finansowymi, czy macie zamiar zaangażować Polskie Inwestycje Rozwojowe do ratowania PLL LOT. To były konkretne pytania. Do tego pan minister nie odniósł się. Dlatego prosiłbym bardzo, żeby nie wprowadzać przekonania, iż sprzeczamy się dla samej sprzeczki. Nas interesują efekty programu restrukturyzacji. Tego nikt nie był uprzejmy powiedzieć Wysokiej Komisji.

Panu posłowi Buremu odpowiem następująco: naszym obowiązkiem nie jest zarządzanie. Ma pan rację.

Już kończę. To będzie mój ostatni głos, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W drodze wyjątku dla przewodniczącego.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję. Naszym obowiązkiem i naszą kompetencją nie jest zarządzanie spółką, jest nadzór nad tym, co dzieje się w obszarze zarządzania tym majątkiem. Uważam, że to zadanie trzeba wypełnić jak najlepiej. Jeśli pan uważa, że za bardzo ingerujemy, przecież nie ma obowiązku zasiadania w Komisji Skarbu Państwa, można zaangażować się w inny obszar działalności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zaproponowałem przystąpienie do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy z druku nr 1242. Nie widzę sprzeciwu. Zatem przystępujemy do rozpatrzenia tego projektu.

Czy są uwagi do tytułu? Nie widzę zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec tytułu ustawy? Nie widzę zgłoszeń.

Art. 1. Czy są uwagi do art. 1? Nie widzę zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec zapisów art. 1? Nie widzę zgłoszeń.

Art. 2. Czy są uwagi do art. 2? Nie widzę zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec zapisów art. 2? Nie widzę zgłoszeń.

Poddaję pod głosowanie całość projektu ustawy. Kto z państwa jest za przyjęciem projektu ustawy w brzmieniu proponowanym w druku nr 1242? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się? Proszę o przedstawienie wyników.

Sekretarz Komisji Joanna Góral:

13 głosów za, 4 przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do wyboru sprawozdawcy. Pani poseł Zaremba, proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Zgłaszam pana przewodniczącego Aziewicza.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zgadzam się. Czy są inne kandydatury? Nie widzę zgłoszeń. Czy jest sprzeciw wobec mojej kandydatury? Nie widzę zgłoszeń.

Wyznaczam termin dla MSZ na przedstawienie opinii do 23 kwietnia do godz. 10:00.

Dziękuję wszystkim za obecność. Zapraszam jutro na kolejne posiedzenie.

Zamykam posiedzenie Komisji.